NALEŻNOŚĆ POCZTOWA OPŁACONA RYCZAŁTEM CENA 50 GR.
WARSZAWA — KRAKÓW — KATOWICE — POZNAŃ — WILNO — LWÓW — ŁÓDŹ
Nr. 1-2 LUTY 1930 R. ROK II



AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.
Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70.

Nr. 1-2 LUTY 1930 R. ROK II



AUTOMOBILISTA ZAWODOWY

ORGAN ZWIĄZKU ZAWODOWEGO AUTOMOBILISTÓW R. P.

Redakcja i Administracja: Warszawa, ul. Czerwonego Krzyża 20, pokój Nr. 70.

OD REDAKCJI

Rozpoczynamy drugi rok naszego wydawnictwa.

Rozpoczynamy z tą zmianą, że pismo wydawane będzie odtąd w Warszawie przy Zarządzie Głównym Związku. Właśnie — przeniesienie redakcji pisma do Warszawy i wiążące się z tem trudności, a więc zorganizowanie nowego zespołu redakcyjnego, administracji, działu ogłoszeń i t. d. — wywołały konieczność opóźnienia pierwszego numeru.

Redakcja dokładać będzie wszelkich starań, aby w przyszłości miesięcznik nasz wychodził regularnie. Będzie starała się rozszerzyć jego ramy i ożywić treść, aby ciekawił on zawodowych automobilistów i był wiernem odbiciem ich życia zawodowego i prowadzonej przez organizację walki o lepszą przyszłość.

Ale rozwój pisma nietylko od nas zależy! Przyczynić się do tego również muszą i członkowie Związku, dla których „Automobilista Zawodowy" jest wydawany.

Czy pismo to jest szoferom potrzebne? Czy mogliby się obejść bez własnego organu prasowego? Otóż tę kwestję powinni sobie raz dobrze szoferzy wyjaśnić.

Trzeba sobie raz dokładnie uświadomić, że zawód nasz, zawód szofera — przedzierać się nieustannie musi przez gęstwinę wszelkich trudności. Bo zawód nasz nie wywalczył sobie jeszcze niestety, prawa obywatelstwa w życiu codziennem!

Praca szofera nie znajduje zrozumienia ani u publiczności, ani u władz. Automobil jest wprawdzie najbardziej nowoczesnym i mającym olbrzymią przyszłość — środkiem komunikacji i społeczeństwo coraz chętniej korzysta z jego usług! Ale to nie przeszkadza, że za wszystkie jakiekolwiek ujemne skutki posługiwania się tym nowym środkiem lokomocji czyni się odpowiedzialnym szofera. Za wszystko! Za ciasną ulicę, za defekt motoru, za nieuregulowany ruch uliczny, za zdenerwowanie pasażera, za złe bruki, za nieudolność policjanta!

Lada powód wystarczy, aby obwinić, ukarać, a nawet zniszczyć materjalnie szofera!

A w tej nagonce prym trzyma — z wyjątkiem nielicznych pism robotniczych — prasa codzienna wszelakich odcieni, podjudzając społeczeństwo i władze przeciwko szoferom.

Ten mur uprzedzeń, mur nieświadomości, mur niechęci, którym ogrodzeni są szoferzy — trzeba rozwalić! Szofer musi wywalczyć zrozumienie dla swego zawodu, musi donośnym głosem zaprotestować przeciwko zamachom na jego godność i możność wykonywania tego zawodu. A uczynić to mogą tylko wówczas szoferzy, jeżeli **będą posiadali swój własny organ prasowy, swoje własne pismo, będące trybuną, z której głos donośny szofera występującego we własnej obronie — będzie się rozlegał!**

Nie chcemy rozpoczynać od szumnych deklaracyj, ale stwierdzamy, że w ten właśnie sposób rozumiemy rolę i zadania „Automobilisty Zawodowego".

Ale nie wystarczy, żeby to przekonanie miała tylko redakcja! Wszyscy szoferzy — członkowie Związku powinni sobie zdać dokładnie sprawę, że posiadanie przez nich swego pisma — ma dla ich spraw zawodowych olbrzymie znaczenie! Że będąc pionierami w swoim zawodzie, obejść się bez tego pisma nie mogą, a co za tem idzie — powinni je gorliwie popierać wszelkiemi siłami!

Prawdę tę uświadomili sobie dokładnie nasi koledzy krakowscy, którzy, borykając się z wielkiemi trudnościami, z chlubną i podziwu godną wytrwałością przez cały rok wydawali pismo przy Zarządzie Oddziału.

To też z przyjemnością udzielamy im poniżej głosu w sprawie przeniesienia redakcji pisma do Warszawy i z radością podchwytujemy ich wezwanie do współpracy z Centralą.

A w czem ta współpraca ma się wyrazić, to nietrudno odgadnąć! Poprostu każdy członek Związku powinien spełniać swe obowiązki organizacyjne, powinien jednać nowych członków, co za tem idzie — nowych prenumeratorów pisma — a wtedy pismo uzyska silne podstawy organizacyjne i finansowe.

A jeżeli członek chce, żeby jakąś sprawę poruszyć w piśmie, jeżeli przy wykonywaniu swej pracy ma jakieś ciekawe wydarzenie, jakiś zatarg, jednem słowem jeżeli mu na myśl przyjdzie jakaś sprawa, którą warto poruszyć i oświetlić w piśmie, powinien o tem niezwłocznie jak umie — napisać do redakcji lub przyjść do oddziału i opowiedzieć, a oddział wówczas sam zwróci się do redakcji.

Współpracujcie więc — Koledzy z Waszem pismem! Popierajcie je, a przyniesie Wam korzyść, będzie najlepszym Waszym obrońcą, będzie wyrazicielem Waszych potrzeb i dążeń!

Rozpoczynamy nowy rok naszego wydawnictwa z tą wiarą, że przyniesie on dalszy rozwój pisma oraz dalszy rozwój całej organizacji szoferów.

A więc ramię do ramienia! Niech żyje Związek Zawodowy Automobilistów!

ZARZĄD GŁÓWNY Z. Z. A.

* * *

Ze zmianą roku kalendarzowego zmieniła się również i siedziba naszej redakcji. Oddział Krakowski który przez rok cały spełniał trudne zadanie wydawania naszego organu zawodowego, przekazał czynności te Centrali.

Oddanie tego obowiązku organizacyjnego Zarządowi Głównemu dokonaliśmy z dumą i zadowoleniem, albowiem przekazujemy pismo z przeświadczeniem, że położyliśmy w ten sposób należyte podwaliny pod budowę naszej organizacji i przełamaliśmy te najpierwsze i najcięższe przeszkody!

W ten sposób dzisiaj żegnamy się z naszymi stałymi czytelnikami, a równocześnie wita Was w imieniu Redakcji nowy Zarząd Główny, my zaś będziemy się z Wami porozumiewać na łamach „Automobilisty Zawodowego", jako jego korespondenci i współpracownicy.

Przy sposobności tego wzruszającego pożegnania, musimy wyrazić podziękowanie tym Zarządom Oddziałów, które współpracowały z nami i szły nam stale z pomocą, doceniając trudność położenia i znaczenie samego wydawnictwa. Wyrażając naszą wdzięczność Zarządom tych Oddziałów, żegnamy je hasłem „W jedności siła"!

Równocześnie apelujemy do wszystkich Oddziałów, by dla umożliwienia szybkiej likwidacji wydawnictwa w Krakowie przekazały nam zaległe należytości i to wprost na ręce Komitetu w Krakowie pod adresem: Kraków, pl. Matejki L. 4. Zaznaczamy, że po ukończonej likwidacji sprawozdanie z całorocznej naszej pracy będzie umieszczone na łamach „Automobilisty Zawodowego", jak również przesłane poszczególnym Zarządom Oddziałów do wiadomości. W ten sposób chcemy zadokumentować i uwiecznić naszą pracę, oraz uzyskać pełnowartościowe absolutorjum.

Oddział Krakowski przekazując w imię dobra organizacji pismo Centrali, przekonany jest, że czyni dobrze i wierzy niezłomnie, że nie nadejdzie moment, by członkowie tego Oddziału i jego Zarząd mieli tego żałować.

Aby jednak tak być mogło co jest najgorętszem pragnieniem nietylko naszem, ale wszystkich zorganizowanych kierowców musimy zaapelować do wszystkich Oddziałów, by z całem poświęceniem i zrozumieniem współpracować zechciały z Centralą, aby zmiana jaka zaszła przyniosła chlubne i prawdziwie korzystne wyniki.

W końcu tego apelu śłemy wszystkim członkom Z. Z. A. serdeczne koleżeńskie pozdrowienie i wzywamy do pracy nieustannej, wytrwałej pracy — dla dobra naszej organizacji i naszego zawodu!

Zarząd Oddziału Z. Z. A. w Krakowie.

Nowy zamach na prawa jazdy

Imponujące wiece protestacyjne

Szoferzy całej Polski stanęli wobec nowego **zamachu na prawo wykonywania swego zawodu.**

Związek Zawodowy Automobilistów pierwszy zwrócił uwagę na olbrzymie niebezpieczeństwo, grożące szoferom z tytułu rozporządzenia Ministerstwa Robót Publicznych o **badaniach psychotechnicznych szoferów!** Związek niezwłocznie powiadomił o tem niebezpieczeństwie szoferów, którzy zawrzeli **słusznym gniewem** na tę nową próbę podważenia ich egzystencji.

Dziś, kiedy na wezwanie Związku szoferzy energicznie i tłumnie zaprotestowali przeciwko wspomnianemu rozporządzeniu, władze oraz różne elementy, wrogie szoferom, usiłują zbagatelizować tę sprawę, wskazując, że rozporządzenie brzmi całkiem... **niewinnie!** Bo przecież nie mówi się w niem, że **każdy** szofer musi być badany psychotechnicznie, tylko, że ten... kto wykaże „zdenerwowanie" lub dokona nieszczęśliwego wypadku!

Koledzy! My wiemy co to znaczy! My wiemy, jak łatwo, jak wiele jest sposobów, aby „zdenerwować" szofera i znaleźć w ten sposób okazję do zastosowania przeciwko niemu represji, a więc jak w danym wypadku — pociągnięcia go do egzaminu psychotechnicznego.

Władze wiedzą, że **nie mają prawa** poddawać badaniom psychotechnicznym szoferów, którzy od lat posiadają prawo jazdy, a co za tem idzie — są oddawna ukończonymi i wykwalifikowanymi pracownikami w swym zawodzie. Ale władze chcą przy pomocy tego „niewinnego" rozporządzenia wyłuskiwać szoferów **po jednemu,** aby kolejno wszystkich ich zaprowadzić przed oblicze panów profesorów instytutu psychotechnicznego.

I na to zgodzić się nie możemy!

Stawiamy sprawę jasno! Nie mamy nic przeciwko badaniom psychotechnicznym w zasadzie, bowiem uważamy, że są one bardzo potrzebne, aby dopuszczać do zawodu szoferskiego tylko tych ludzi, którzy się do tej pracy nadają.

To też niech każdy młody człowiek, który staje **przed wyborem zawodu,** a który ma ochotę zostać szoferem — zostanie zbadany psychotechnicznie. Niech zostanie poddany odpowiedniemu szkoleniu!

Bo ten młody człowiek ma możność się **cofnąć!** Jeżeli okaże się, że nie jest on odpowiednim, może

sobie wybrać inny zawód. Uchroni to go od wielu rozczarowań i przykrości!

Ale co ma zrobić szofer, który od szeregu lat posiada prawo jazdy, który cały zasób swej energji i środków materjalnych włożył w to, aby osiągnąć możność wykwalifikowania się w tym zawodzie. Szofer, który z własnej winy nie miał żadnego poważniejszego wypadku, ale który z powodu jakiegoś drobnego **zatargu z policjantem** zostanie poddany egzaminowi i tego egzaminu nie zda?

Gdzie ma on szukać zarobku? W jaki sposób ma zmienić swój zawód, kto da utrzymanie jego rodzinie?

I czy komisja egzaminacyjna weźmie pod uwagę powiedzmy 10 lat jego ciężkiej pracy, szarpania nerwów, niszczenia zdrowia, szereg lat jazdy po wybojach wśród utarczek z nieprzyjazną mu publicznością.

Może przed kilku laty ten szofer, będąc **jeszcze w pełni sił,** zdałby ten egzamin jaknajlepiej.

Ale komisja egzaminacyjna będzie się kierowała martwą literą prawa! Nie nadaje się! Idź bracie, **zostań krawcem, szewcem czy kowalem!**

A dlaczego to — zapytujemy — nie pomyślano o tem, żeby badać psychotechnicznie posterunkowych, którzy regulują ruch uliczny. Czy zdenerwowanie lub brak kwalifikacji takiego posterunkowego nie może być łatwą przyczyną wypadku? A trzeba dodać, że badania psychotechniczne są w Niemczech w stosunku do policji od r. 1919 stosowane.

A dlaczego nie pomyślano o zbadaniu psychotechnicznem przechodnia, który — nie oglądając się ani na lewo, ani na prawo, pędzi jak oszalały przez jezdnię wprost pod samochód?

Nie koledzy! Nie możemy dopuścić do **tak rażącego zamachu na naszą egzystencję.** Musimy sobie uświadomić grożące nam niebezpieczeństwo! Musimy **pod sztandarami Związku Zawodowego Automobilistów** stanąć zwartą ławą przeciwko temu zamachowi, który jest niczem innem, jak tylko zamachem na nasze prawa jazdy, okupione krwawym trudem i wieloletniem doświadczeniem. **Odebrać ich sobie nie pozwolimy!**

***

Zarząd Główny Związku prowadzi **wytężoną akcję** przeciwko wprowadzeniu w życie omawianego rozporządzenia o badaniu psychotechnicznem szoferów. W tym celu przedstawiciele Zarządu Głównego przeprowadzili szereg **interwencyj u władz,** domagając się **uchylenia** rozporządzenia.

Niezależnie od wystąpień u władz, przeprowadzona została szeroka akcja **organizacyjna,** mająca na celu dokładne uświadomienie szoferów co do grożącego im niebezpieczeństwa i obudzenie ich **czujności!** Akcja ta zapoczątkowana została konferencją w dniu 12 stycznia b. r., o której piszemy w innem miejscu.

W wyniku obrad konferencji zwołane zostały w poszczególnych ośrodkach pracy **wiece protestacyjne** przeciwko badaniu psychotechnicznemu szoferów, mających już prawa jazdy.

Wspaniały wiec protestacyjny odbył się w dniu 2 b. m. w **Warszawie.** Na wezwanie Związku już od samego rana wszystkie taksówki zjechały do garażów lub zajęły ulice przylegające do domu kolejarzy (Czerwonego Krzyża 20). Ruch samochodowy na mieście **zamarł zupełnie.** Już o godzinie 9-tej rano sala teatru „Ateneum", klatki schodowe i halle domu kolejarzy, były zalane tłumami szoferów, którzy przybyli na wiec w liczbie **około trzech tysięcy.**

Na estradzie przybranej czerwonym sztandarem Związku, po zagajeniu wiecu przez kol. **Łuczaka,** zasiedli: t. **Zdanowski** Antoni, sekretarz Komisji Centralnej, kol. **Zawadzki** Edward, przedst. Rady Zawodowej, kol. kol. **Łuczak, Szymański, Trzeciak, Kowalski, Komorowski, Pilecki, Osuchowski, Rongens** i **Welcel.** Przewodniczył obradom t. **Zdanowski,** sekretarzował kol. **Welcel.**

Na porządku obrad była naturalnie sprawa egzaminów psychotechnicznych dla szoferów. Pierwszy przemawiał t. **Zawadzki** Edward, następnie zaś, jako referent tej sprawy — kol. **Rongens.** Sprawy organizacyjne referował kol. **Welcel.** W ożywionej dyskusji zabierali głos kol. kol. **Bełzówna, Kręczka, Wojda, Pilecki** i **Miller.**

Wszyscy podkreślali wagę chwili i żądali kategorycznie **cofnięcia rozporządzenia o badaniach psychotechnicznych,** jak również zaznaczali, że tylko na drodze jedności szoferzy mogą odnieść zwycięstwo, zapisując się wszyscy do jednego Związku Automobilistów (Długa 19).

Powzięto obszerną rezolucję, stwierdzającą, że rozporządzenie o badaniach psychotechnicznych jest nowym zamachem na posiadane prawa jazdy, domagającą się wyłonienia specjalnych sądów dla spraw automobilowych oraz domagającą się reformy postępowania przy wymiarze kar administracyjnych i uznania przedstawicieli Związku Zawodowego jako obrońców i rzeczoznawców zawodu szoferskiego.

W sprawach organizacyjnych uchwalono: **Zebrani stwierdzają, iż na zaufanie ogółu szoferów zasługuje jedynie Związek Zawodowy Automobilistów (Długa 19) i wzywają wszystkich szoferów Warszawy do wstępowania w jego szeregi.**

Imponujące wiece odbyły się również w **Poznaniu, Katowicach, Lwowie, Wilnie, Łodzi, Drohobyczu, Borysławiu** i innych miejscowościach.

Po otrzymaniu szczegółowych sprawozdań będziemy je umieszczali.

Zwycięska akcja na terenie Wilna

Śpieszymy podzielić się z kolegami wiadomością o **wygranym strajku** wileńskim pracowników samochodowych: szoferów i konduktorów autobusowych, zrzeszonych w Związku Zawodowym Automobilistów Rzeczypospolitej Polskiej.

Oto krótki zarys przebiegu strajku, jego przyczyny i wyniki.

Umowa zbiorowa między Związkiem Zawodowym i Związkiem Właścicieli autobusów, zawarta w 1928 roku, przestała faktycznie obowiązywać z powodu zaniku Związku Właścicieli. Miejsce jego zajęła Spółdzielnia Właścicieli, jednocząca posiadaczy prawie wszystkich maszyn wileńskich miejskich linij. Spółdzielnia ta nie uznawała umowy, a pod koniec 1929 roku samorzutne kary „sztrafy", zawieszenia w pracy — zaczęły sypać się jak z rogu obfitości. Szczególnie odczuwała to brać konduktorska, teroryzowana przez Spółdzielnię za byle głupstwo!

Konduktorzy autobusowi, dzięki tym represjom, poczuli konieczność zorganizowania się i zwrócili się do Zarządu tutejszego Oddziału Związku Automobilistów z prośbą o pomoc. Zarząd zorganizował sekcję konduktorów i kooptował z niej do Zarządu 2 kol. konduktorów. W kilka tygodni później mieliśmy już kilkudziesięciu członków z pośród konduktorów.

Zjednoczony Zarząd uchwalił zawarcie umowy zbiorowej ze Spółdzielnią Właścicieli, i zwrócił się do nich z odpowiedniem pismem, na które Spółdzielnia nie raczyła prawie miesiąc odpowiedzieć. Wreszcie, przed samem walnem zgromadzeniem pracowników, Zarząd Spółdzielni, „udając Greka", odpowiedział, że przyjmowanie i zwalnianie pracowników nie należy do Spółdzielni, a jest sprawą poszczególnych właścicieli; w praktyce jednak jedno słowo prezesa Spółdzielni pozbawiało pracownika możności pracować na jakiejkolwiek maszynie spółkowej. Istniała nawet „czarna lista" „niebłagonadiożnych" pracowników.

Walne Zgromadzenie szoferów i konduktorów uchwaliło dnia 13. 12. 29. domagać się zawarcia umowy zbiorowej — do strajku włącznie. Zaś jeszcze przedtem, równocześnie z pismem do Spółdzielni wystosowane było pismo do Inspektora Pracy i Urzędu Wojewódzkiego z prośbą o pośrednictwo.

Wybuch strajku, proklamowanego przez Zarząd Związku, zaskoczył właścicieli, do ostatniej chwili odmawiających podpisania umowy, i oczekujących załamania się akcji Związku. Lecz nadzieje właścicieli — okazały się płonne. Oprócz garstki właścicieli, mających prawa jazdy i kilku „krewnych" — nikt z szoferów nie wyjechał.

Władze Wojewódzkie i Inspektor Pracy wyznaczyły wspólną Konferencję Zarządów Spółdzielni i naszego Związku. Żądania Związku były skromne, co uznały same władze. Zasadniczemi postulatami były: opłata godzin nadliczbowych, książeczki rozrachunkowe, **cztery dni** w roku wolne od pracy (!!), pensje miesięczne: szoferowi — 300 i konduktorowi — 200, roczny urlop dwutygodniowy.

Solidarność taksówek przyszła samorzutnie: na drugi dzień strajku wszystkie taksówki, nie wyłączając szoferów właścicieli, **jak jeden mąż** zjechały do garażów. Miasto jakby zamarło. Ucichł warkot motorów i sygnały nie mąciły ciszy.

Aresztowania poszczególnych kolegów z pośród strajkujących, spowodowane denuncjacją właścicieli, zaostrzyły akcję. Po interwencji Związku aresztowani koledzy zostali wypuszczeni na wolność. Pojedyncze fakty ekscesów stłumił sam Związek.

Na trzeci dzień zwyciężyliśmy. Umowa została podpisana na rok; na początek, żeby nie załamać akcji, zrezygnowaliśmy z niektórych punktów, lecz to był pierwszy krok, pierwsza próba, po dwóch latach, egzamin solidarności, i egzamin ten wypadł pomyślnie. Zarówno właściciele, jak i władze, — jeszcze raz wszyscy przekonali się, że Związek nasz jest siłą, z którą trzeba się liczyć poważnie.

Cóżeśmy uzyskali? Aczkolwiek może i niezbyt wielkie, lecz bądź co bądź sukcesy materjalne: szofer po roku praktyki (t. j. z czerwonem prawem jazdy) otrzymuje 300 złotych miesięcznie za 8 godzin pracy + godziny nadliczbowe w/g Ustawy (dotychczas przez 9 miesięcy otrzymywał 275). Konduktor, zamiast 150, otrzymywać będzie 171 złotych. Po pół roku — urlop płatny tygodniowy, po roku — dwutygodniowy. Przy powołaniu na ćwiczenia wojskowe otrzymuje 50 zł. zapomogi i ma zapewnione miejsce po powrocie. Oto główne rezultaty materjalne. Natomiast ogromne jest zwycięstwo **moralne.** Już sam fakt zawarcia umowy zbiorowej wyłącza pracownika z pod samowoli właściciela.

Koledzy! Teraz tylko niezorganizowany w Związku pracownik będzie kozłem ofiarnym. Pamiętajcie, że tylko dzięki solidarności wygraliśmy strajk, i tylko solidarność da wam i na przyszłość rękojmię normalnych warunków pracy i płacy.

Niech żyje solidarność koleżeńska!

Niech żyje nasz Związek Zawodowy!

W. P.

KOLEDZY!

Piszcie do Automobilisty Zawodowego

Wolno karać, ale kary muszą być sprawiedliwe!

O wprowadzenie sądów automobilowych i komisyj karno-administr.

Wśród licznych trosk i niedomagań, związanych z naszym zawodem, wysuwa się na czoło zagadnienie wymierzania szoferom kar administracyjnych, jak również i sądowych.

Sprawa ta była żywo dyskutowana na ostatnim Kongresie przedstawicieli Związku Zawodowego Automobilistów w roku ubiegłym. I nic dziwnego, bowiem każdy z nas w życiu codziennem miał możność na sobie doświadczyć, że obecny system karania szoferów zamiast być środkiem wychowawczym i prowadzić do usprawnienia ruchu ulicznego, jest raczej jakimś systemem torturowania szoferów, podcinającym ich egzystencję materjalną i nieprowadzącym do niczego!

Bo przecież szofer ukarany niesłusznie, szofer, którego fachowe i rzeczowe oświetlenie wypadku nie jest brane pod uwagę, a zmuszony skutkiem przewagi władz — do zapłacenia wysokiej grzywny, nosi w sobie poczucie tej krzywdy, które przy lada okazji potęguje się i wywołuje zrozumiałe rozdrażnienie, tak przecież szkodliwe w zawodzie szoferskim.

A czyż można dziwić się, że szofer, którego lekkomyślnie pozbawiono na pewien czas prawa jazdy i w ten sposób pozbawiono możności zarobkowania, że taki szofer stara się później jeździć dniem i nocą, żeby zarobić na utrzymanie swej rodziny. A wywołane w ten sposób przemęczenie — łatwo może stać się przyczyną wypadku.

W myśl uchwał Kongresu Zarząd Główny Związku żywo zajmuje się tą palącą sprawą. Przedewszystkiem więc już w listopadzie ub. r. zostały **szczegółowo opracowane i złożone dwa memorjały. Jeden do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, w którym Zarząd Główny domaga się powołania specjalnych komisyj karno - administracyjnych z udziałem przedstawicieli Związku Zawodowego Automobilistów, przy starostwach, któreby rozpatrywały sprawy szoferów.** Zasiadanie w takiej komisji przedstawiciela Związku dawałoby gwarancję, że przed ukaraniem szofera sprawa jego byłaby należycie rozpatrzona i fachowo oświetlona.

W drugim memorjale, skierowanym do **Ministerstwa Sprawiedliwości, Zarząd Główny domaga się wyłonienia specjalnych sądów do rozpatrywania wypadków automobilowych,** do których wogóle kierowanoby wszystkie sprawy szoferów. Jest rzeczą jasną, że sędzia, który będzie rozpatrywał wyłącznie sprawy kierowców samochodowych, łatwiej będzie mógł wniknąć w istotę przyczyn wypadków, a temsamem wydawać bardziej uzasadnione i sprawiedliwe wyroki. Należy przytem podkreślić, że sądy specjalne dla poszczególnych spraw — jeżeli chodzi o Warszawę, już istnieją. A więc np. istnieją specjalne sądy dla spraw prasowych i inne.

W obydwóch memorjałach Zarząd Główny wykazuje, że ocena wypadków wymaga dużej znajomości techniki samochodowej. Urzędnik zaś rozpatrujący jednostronnie te wypadki, lub sędzia, nie mający dostatecznej praktyki w badaniu tych spraw, nie orjentuje się nieraz, że przyczyną wypadku często jest nie szofer, lecz naprzykład:

a) **opieszała publiczność,** lekceważąca wszystkie przepisy, niezwracająca najmniejszej uwagi ani na znaki posterunkowego, regulującego ruch, ani na sygnały samochodowe; publiczność ta uważa się często za wyłącznego pana chodnika i jezdni, którą traktuje jako najbardziej dogodny punkt dla namiętnych dyskusyj, czytania gazet, powitań, pożegnań itd.;

b) **brak należycie wyszkolonych posterunkowych,** którzy nie znając konstrukcji samochodu, powodują przez nieudolne regulowanie ruchu liczne wypadki, a przy protokułowaniu lekceważą wszystkie okoliczności, któreby mogły niejednokrotnie wyświetlić przyczynę tkwiącą poza nieostrożnością szofera i „nieprzestrzeganiem przepisów";

c) **zły stan jezdni** na wszystkich ulicach przedmieścia, brak oświetlenia, brak posterunkowych, regulujących ruch, kręte, ciemne i wyboiste zaułki;

d) **mieszanina pojazdów** na jednej i tej samej trasie: wiecznie zajeżdżających dorożek, ledwo wlokących się wózków ręcznych, plączących się rowerów i wreszcie tramwajów, będących bezapelacyjnymi panami środka jezdni skutkiem niemożności zmiany kierunku;

e) **szosy międzymiastowe,** urozmaicone wybojami, przekopane rowami, wykładane jeszcze belkami położonemi przez wojska państw zaborczych, zatarasowane furmankami kmiotków, pozbawione znaków ostrzegawczych, oświetlane księżycem, pozbawione obsługi policji drogowej;

f) **wiele wad w konstrukcji** poszczególnych marek samochodów, jak również nieprzewidziane defekty poszczególnych mechanizmów, jak pęknięcie drążka w kierownicy, widełek kierowniczych, zerwanie linki hamulcowej, a nawet krótkie spięcie i brak światła z tego powodu.

Oto szereg przyczyn, które wymienił i szczegółowo rozwinął Zarząd Główny we wspomnianych memorjałach.

Mimo przeprowadzanych interwencyj ani Mini-

sterstwo Spraw Wewnętrznych, ani Ministerstwo Sprawiedliwości — nie udzieliło jeszcze ostatecznej odpowiedzi co do zaspokojenia obydwu słusznych postulatów Związku.

Przekonani jednak jesteśmy, że słuszne i rzeczowe argumenty Związku znajdą zrozumienie i aczkolwiek wprowadzenie wspomnianych komisyj, jak również specjalnych sądów automobilowych, wymagać będzie chwilowego nakładu pracy ze strony obydwóch Ministerstw, zgodzą się one jednak na wprowadzenie tych reform.

Czy tak, czy owak, Związek walczyć będzie o te postulaty niezmordowanie, gdyż są one niezmiernie ważne dla szoferów. W sprawie tej niejednokrotnie jeszcze głos zabierzemy.

Wynalazek polskiego konstruktora

Kwestja zapobieżenia niebezpieczeństwom, które grożą przy pęknięciu lub przedziurawieniu opony podczas biegu samochodu — nie przestaje zajmować umysłów wynalazców.

Wiadomo, że znaczna ilość wypadków samochodowych bywa właśnie spowodowana uszkodzeniem opony i znajdującej się w niej dętki. Spłaszczona opona (skutkiem wyjścia powietrza z dętki) obniża koło, które „ciągnie" samochód do rowu, na drzewo lub na kupę kamieni.

Bardzo często przytem automobilista jest przekonany, że katastrofa została spowodowana inną przyczyną, gdyż pogruchotany samochód nie daje możności odnalezienia przyczyny właściwej.

Proponowane były już różne sposoby, a więc np. opancerzania opon lub też napełniania ich zamiast powietrzem, jakąś zwięzłą masą. Pomysły te jednak dotąd nie dały praktycznych wyników.

To też interesującą jest bardzo wiadomość, którą niedawno przyniosły pisma, o wynalazku w tej dziedzinie inż. Wł. Kopczewskiego, niezwykle utalentowanego polskiego konstruktora, który od roku 1900 zdołał już opatentować 16 wynalazków.

Oto co mówi o swoim wynalazku, który ma uniemożliwiać „nawalanie kichy" — ten wynalazca w artykule p. J. Orłowskiego p. t. „Polski Edison":

„Jeżdżąc dużo automobilem głowiłem się zawsze nad tem jak rozwiązać kwestję zabezpieczenia dętek przed pękaniem. Wreszcie i tę kwestję udało mi się rozwiązać. Oto napełniłem dętkę w ¾ gumowemi, pustemi w środku, piłeczkami. ¼ pozostawiam na zwykłą detkę, przyczem umieszczam ją od strony koła. Miejsca puste pomiędzy piłeczkami zalewam masą gumową mojego wynalazku, samoczynnie sklejającą się w razie przerwania. W ten sposób uzyskałem niepękający pneumatyk, dla którego niegroźny jest nawet gwóźdź, rzecz którą na jezdni zauważyć niepodobna".

Obok zamieszczamy rysunek odtwarzający wynalazek p. inż. Kopczewskiego.

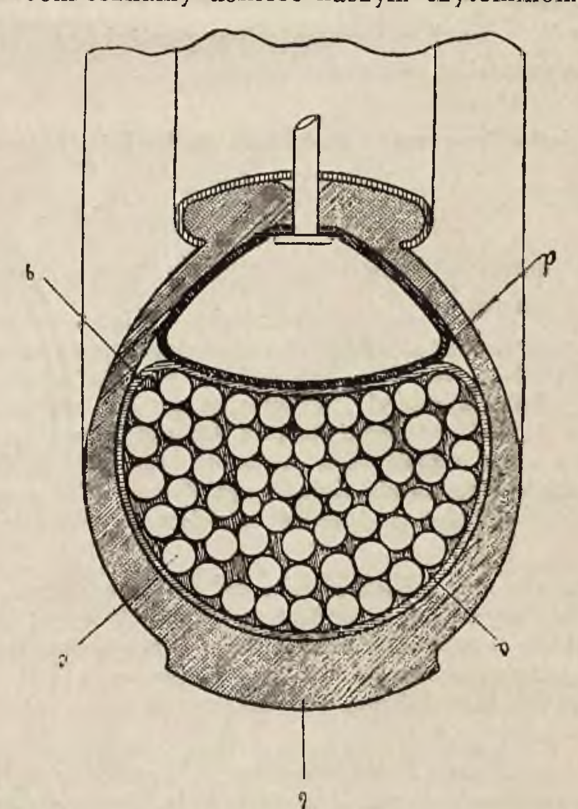
Nadmienić należy, że dokonane zostały już próby praktycznego zastosowania opisanej dętki.

Samochód zaopatrzony w dętki polskiego wynalazcy zajechał dn. 23.XII ub. r. przed gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu (Elektoralna 2), gdzie opony jego zostały **wielokrotnie przekłute gwoździami i przecięte scyzorykiem, poczem tenże samochód odjechał w najlepszej formie.**

W związku z udaną próbą, wynalazek wzbudził zainteresowanie kapitalistów polskich i zagranicznych. Zapowiedziany został **raid samochodowy** dla wypróbowania opon w biegu dalekodystansowym.

Wobec mało rozwiniętej sieci kolejowej i złego stanu naszych dróg kołowych, wynalazek inż. Kopczewskiego ma ogromne znaczenie, przyczyniając się do konserwacji opon — wybitnie obniża koszty eksploatacji samochodu oraz pozwala na stosowanie opon dużych rozmiarów t. zw. „balonowych", rozwiązując w ten sposób jedno z najbardziej aktualnych zagadnień współczesnej techniki automobilizmu.

O dalszych losach wynalazku inż. Kopczewskiego nieomieszkamy donieść naszym czytelnikom.



Przekrój opony samochodowej, pomysłu inż. Kopczewskiego.

Sprawa połączenia się organizacji szoferskich

Wiadomo, że na terenie Warszawy powstał niedawno t. zw. Związek Szoferów i Mechaników, oparty o bardzo nieliczną ilość członków, nie mający żadnych wpływów, a utrzymujący się przy życiu dzięki niezrozumieniu własnego interesu przez poszczególne grupy szoferów, które dały się odciągnąć od naszego Związku.

Idąc po linji potrzeb i ogólnych dążeń szoferów. Związek nasz — aczkolwiek jest jedyną poważną organizacją szoferów w Warszawie i w całym kraju — pierwszy wyciągnął rękę, proponując Związkowi Szoferów i Mechaników z ul. Elektoralnej — połączenie się ze Związkiem Zawodowym Automobilistów.

Związek nasz bowiem wychodzi z założenia, że będąc największą organizacją, musi jaknajpoważniej myśleć o losach zawodu szoferskiego, jak i o każdym pojedyńczym szoferze i sprawy te stawiać wyżej ponad jakiekolwiek ambicje osobiste lub intrygi. Dlatego też wysunął na porządek dzienny sprawę połączenia się obydwu organizacyj.

Niestety — należy stwierdzić, że stanowisko Związku Szoferów i Mechaników, domagającego się utworzenia jakiejś komisji porozumiewawczej, jest **nieszczere i wykrętne!**

Pogląd nasz na tę całą sprawę najlepiej ilustruje wysłane przez nas pismo, które poniżej umieszczamy w całości.

Do Związku Zawodowego Szoferów i Mechaników Automobilowych w Polsce

w miejscu.

W odpowiedzi na list z dnia 30 grudnia 1929 r. donosimy Wam, co następuje:

Zarząd naszego Związku stoi najkategoryczniej na znanem Wam już, stanowisku, iż *w interesie szoferów* należy dokonać połączenia naszych Związków, na zasadzie statutu naszego Związku i pod firmą: Związku Automobilistów. Gotowi jesteśmy nawet udzielić Wam mandatów: prezesa i sekretarza w Oddziale Warszawskim połączonego Związku. W sprawie tego połączenia *gotowi jesteśmy niezwłocznie podjąć rokowania.*

Nie może być jednak mowy o żadnem porozumieniu, ani połączeniu się ze Związkiem Szoferów z ulicy Wiejskiej, gdyż Związek ten w zdradziecki sposób wystąpił *przeciwko strajkującym szoferom* w sierpniu 1929 r., a z organizacją, która zaprzedaje interesy szoferów, żadnego współdziałania nawiązywać nie będziemy.

W piśmie swojem zarzucacie nam, iż znajdujemy się pod silnymi wpływami politycznej partji P. P. S. Stwierdzić musimy z całą stanowczością, że zarówno nasz Związek, jak i Zw. Transportowców, z którym jesteśmy w stosunku federacyjnym, stoi najwyraźniej na gruncie zupełnej *niezależności politycznej* i grupuje w swych szeregach wszystkich pracowników szoferskich, bez różnicy ich przynależności partyjnej.

Związek nasz wchodzi w skład Komisji Centralnej Związków Zawodowych, która w sprawach *ogólnego znaczenia* dla ruchu robotniczego — *współdziała* z robotniczemi partjami politycznemi. W ten sposób Związek nasz może liczyć na poparcie bratnich stronnictw robotniczych na terenie Sejmu i poza Sejmem w tak ważnych dla nas sprawach, jak np. *ustawa automobilowa,* której do dziś dnia *brak,* jak sprawa — *bezrobocia,*

Ale *organizacyjnie i w sprawach naszego zawodu szoferskiego* zachowujemy swoją całkowitą niezależność.

Zarzucacie nam jakąś „niepiękną" przeszłość i wmawiacie, że Związek nasz został w oczach szoferów skompromitowany. Jedno Wam tylko na to odpowiemy: jeśli można znaleźć coś złego w naszej przeszłości, to *nie myli się ten tylko, kto nic nie robi,* a zresztą nasze błędy, jeśli nawet były, — nie zdołają przykryć i zasłonić naszych zdobyczy wobec szoferów. Wszystko zaś, co szoferzy w Polsce dotychczas zdobyli było *niezaprzeczoną zasługą naszego Związku* i skutkiem solidarnej postawy naszych członków, a walki szoferów w każdym zakątku Polski odbywały i nadal się odbywają pod sztandarami naszej starej i wypróbowanej Organizacji, jaką jest Zw. Zaw. Autom.

Przechodząc teraz do Waszych propozycyj, stwierdzić musimy, że:

1) Uchylając się od połączenia z nami macie na widoku jedną tylko troskę — utrzymanie swojego własnego „Kramiku". Lekceważycie w ten sposób interesy zawodowe szoferów i *zadajecie cios jedności robotniczej,* będącej jedyną gwarancją siły i znaczenia organizacji zawodowej wobec naszych przeciwników.

2) Proponując nam utworzenie Komisji Porozumiewawczej, zamiast połączenia z nami, chcecie w ten sposób usprawiedliwić istnienie rozłamu i zamaskować tchórzliwość niektórych z pośród Was, którzy w obronie przed utratą własnych posad prywatno-państwowych, wzdrygają się i odwracają od silnej i jednolitej organizacji. Mamy nadzieję, że ogół szoferów a przedewszystkiem członków naszej organizacji pozna się na tej antyrobotniczej robocie i wypowie się za połączeniem w silny Zw. Zaw. Automob.

3) Wasza Komisja Porozumiewawcza nie zdołałaby w żadnej mierze wpłynąć na poprawę bytu szoferów, nie byłaby ona zdolna dać obrony prawnej, obrony w sądach, obrony wobec władz administracyjnych szerokim rzeszom pokrzywdzonych w całodziennej pracy zawodowej tak dziś bardzo potrzebnej.

Powtarzamy więc raz jeszcze: *siłę dla obrony interesów szoferów może dać tylko jeden, silny i zwarty Związek Automobilistów, oparty o cały ruch zawodowy robotniczy Rzeczypospolitej.*

Jakkolwiek jesteśmy starą i najsilniejszą organizacją, to *gwoli tej jedności jeszcze raz Wam ze swej strony proponujemy połączenie* i w tym celu proponujemy odbycie wspólnego posiedzenia obu naszych Zarządów w komplecie, dla omówienia tej sprawy. Konferencję proponujemy w Waszym lokalu w Warszawie w dniu 28 *stycznia* o godz. *7-ej* p. p.

Za Zarząd Związku

Sekretarz: *Rongens,* Przewodniczący (—) *Trzeciak.*

Z ŻYCIA ZWIĄZKU

Oddział Warszawa

ROZWÓJ ODDZIAŁU WARSZAWSKIEGO Z. Z. A.

Oddział nasz przeżywa okres reorganizacji. Jest z tego powodu wiele pracy, ale rezultaty już są znaczne, gdyż liczba członków stale się powiększa.

Przeprowadzana rejestracja wskaże, ile jest faktycznie stałych członków i na kogo może liczyć organizacja.

Oddział zajmuje się również pośrednictwem pracy.

OBRONA PRAWNA CZŁONKÓW.

Najwięcej ożywionym w naszym Oddziale jest dział obrony prawnej członków, który nieustannie opracowuje **sprzeciwy** na niesprawiedliwe osądy i bardzo wygórowane kary, sięgające od 50 do 100 zł.

Na tle ostrych represyj przeciwko szoferom wynikają często sprawy **w sądach**, gdzie nasi adwokaci występują w obronie członków.

Stosunek Oddziału do władz miejscowych, t. j. do Wydziału Drogowego, nie jest najlepszy, gdyż — niestety — Wydział ten nie wchodzi w warunki pracy szoferów.

Nieraz odnosi się wrażenie, że niektórzy urzędnicy nie mogą pojąć, jakiem prawem wogóle „jakiś tam Związek" wtrąca się do spraw szoferskich, kiedy oni są tylko powołani do tego. Mamy nadzieję, że ten stan się zmieni i że powrócą stosunki przynajmniej takie, jakie panowały w latach 1924 — 1927. Bo myli się ten, kto sobie wyobraża, że w dzisiejszych czasach można rządzić masami bez ich udziału.

Ale pod tym względem dużą rolę muszą odegrać kierowcy, dowodząc swem postępowaniem, że zdają sobie sprawę ze znaczenia organizacji zawodowej.

NOWY PORZĄDEK W DZIELNICY TEATRALNEJ.

Wieczorowy ruch jednokierunkowy w dzielnicy teatralnej wprowadzony zostaje od dnia 17 lutego b. r.

Ruch jednostronny będzie obowiązywał tylko od godziny 7-ej do 10-tej wieczór, na następujących ulicach: na ul. Wierzbowej od pl. Józefa Piłsudskiego do pl. Teatralnego, na ul. Fredry od Wierzbowej do Niecałej i na Niecałej od ogrodu Saskiego do Wierzbowej.

Pojazdy, które będą nadjeżdżały od pl. Marszałka Piłsudskiego do teatru Letniego, będą zmuszone od Wierzbowej wjeżdżać w ul. Fredry i powracać z teatru Letniego ul. Niecałą i Wierzbową w kierunku pl. Teatralnego.

Nad ruchem na tym odcinku czuwać będą specjalne posterunki policji.

Rygorowi ruchu jednostronnego nie będą podlegały autobusy miejskie.

W AUTOBUSACH MIEJSKICH GROZI STRAJK.

W autobusach miejskich zanosi się na poważniejszy zatarg, który może doprowadzić do strajku pracowników.

Delegacja pracowników od dłuższego czasu walczy już o uregulowanie warunków pracy, nie może jednak doprowadzić rokowań do pomyślnego końca.

Przedewszystkiem pracownicy domagają się przestrzegania 8-godzinnego dnia pracy, bowiem dotychczas, ze względu na dużą liczbę kursów oraz długą procedurę oddawania wozów i pieniędzy, praca trwa 9, a nawet 9 i pół godziny. Nieuregulowana jest także sprawa wolnych dni.

Domagają się także pracownicy złagodzenia kar nakładanych przez zawiadowców stacyj.

Wreszcie domagają się zwolnienia tempa jazdy na linji „C". Na linji tej, posiadającej 11 przystanków, przepisowy czas jazdy wynosi 12 minut. Jest więc fizyczną niemożliwością należyte obsłużenie wszystkich pasażerów. Kierowcy autobusów na tej linji domagają się zwolnienia tempa z powodu wąskich ulic na tej trasie i wielkiego ruchu w godzinach południowych.

Wreszcie pracownicy protestują przeciw temu, aby badania psychotechniczne były tendencyjnie przeprowadzane i by nie stały się powodem usuwania niemile widzianych pracowników.

O NUMERY LINJI NA WOZACH TRAMWAJOWYCH.

Władze administracyjne zwróciły się do magistratu, aby na wszystkich wozach tramwajowych i autobusach numery linij były umieszczone nietylko na przodzie wozów, względnie nietylko na pierwszych wozach, lecz również z tyłu, względnie na wozach doczepnych.

Chodzi o to, że publiczność zdążając do przystanku, widzi tylko tył pociągu.

Umieszczenie tych numerów konieczne jest również dla kierowców dorożek samochodowych, którzy w ten sposób będą mogli orjentować się, czy tramwaj skręca i zajeżdża im drogę.

KIEROWCY! UWAGA! 10 KILOMETRÓW!

Oddział ruchu kołowego komisarjatu rządu wydał zarządzenie, aby kierowcy samochodów jadąc przez skrzyżowania nie przekraczali szybkości 10 klm. na godzinę.

Wszyscy kierowcy mają być za przekroczenie tego przepisu karani surowo aż do odebrania prawa jazdy.

W dniu 5 b. m. karę za przekroczenie tego przepisu zastosowano po raz pierwszy. Odebrano mianowicie prawo jazdy kierowcy kol. M. F., który skazany został przez sąd za spowodowanie wypadku na skrzyżowaniu ulic Leszno i Młynarskiej wskutek zbyt szybkiej jazdy.

DALSZA ROZBUDOWA LINIJ AUTOBUSOWYCH WSTRZYMANA DO WIOSNY.

Mimo otrzymania nowych wozów autobusowych, dyrekcja tramwajów i autobusów miejskich zdecydowała powstrzymać się w zakładaniu nowych linij aż do przeprowadzenia odpowiednich prac nad naprawą jezdni, co nastąpić ma wiosną roku 1930.

BACZNOŚĆ

Właściciele pojedyńczych taksówek!

Przy Oddziale Warszawskim Z.Z.A. organizuje się

Sekcja Właścicieli Pojedyńczych Wozów.

ZEBRANIE ORGANIZACYJNE

Odbędzie się dn. 27 lutego b. r. o godz. 8 wiecz. w lokalu przy ul. Długiej 19.

Koledzy! stawcie się licznie!

Oddział Kraków

APEL ORGANIZACYJNY!

W ostatnich czasach mnożą się coraz bardziej rozmaitego rodzaju przepisy i zarządzenia administracyjne, dotyczace najżywotniejszych spraw zawodowych kierowców samochodowych. Jakiego rodzaju są te zarządzenia wiedzą najlepiej członkowie Oddziału, płacąc ustawicznie kary na podstawie nakazów karnych.

Ostatnio opracowały Władze projekt rozporządzenia, którego wynikiem ma być odebranie prawa jazdy licznym kierowcom samochodowym, którzy już całe lata spędzili w służbie zawodowej i dla tej służby zdrowie po części stracili.

Chwila obecna zmusza nas do szczególnej czujności, a z drugiej strony nawołuje do natychmiastowego zorganizowania się na silnych i trwałych podstawach.

WZYWAMY

wszystkich Kolegów, aby natychmiast zgłaszali się w kancelarji Związku nietylko celem zapłacenia zaległych wkładek, lecz także aby stale odwiedzali Związek, informowali Zarząd o wszelkiego rodzaju przejawach życia naszego, oraz aby prowadzili propagandę organizacyjną w kierunku zjednywania nowych członków.

ZABAWA SYLWESTROWA.

W dniu 31 grudnia 1929 r. odbyła się zabawa Sylwestrowa Związku w odnowionych salach P. Bolońskiego w Krakowie. Zabawa ta dowiodła, że Związek nasz posiada już wyrobioną „markę". To też sale zapełniły się doborową publicznością, wśród której znajdowali się reprezentanci Władz. Przy dźwiękach dwu doskonałych zespołów orkiestrowych bawili się uczestnicy zabawy do białego rana i zabawa ta pozostawiła u nich bardzo miłe wspomnienia.

W karnawale b. r., a mianowicie w dniu 1-go marca ma nadzieję urządzić Związek drugą zabawę w salach P. Bolońskiego. Zawiadamiając o tem, prosimy wszystkich członków o przeprowadzenie energicznej agitacji i gremjalne jawienie się na zabawie, która uświetnioną będzie szeregiem rozmaitych niespodzianek.

Oddział Poznań

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

Dnia 26.I. r. b. odbyło się u nas Walne Zebranie członków, na którem był obecny przedstawiciel Zarządu Głównego, kol. **Rongens.**

Sprawozdanie z działalności Zarządu wygłosił kol. Goebel, przewodniczący Oddziału, wskazując w szczególności na udzielanie członkom **obrony prawnej** w szerokim zakresie oraz na akcję Związku w kierunku wywalczania sobie coraz lepszych **przepisów o ruchu.**

Następnie sekretarz kol. **Kaczmarek,** omawiał sprawy organizacyjne, przedstawiając stan liczebny członków, działalność filji oraz przebieg życia organizacyjnego.

Wreszcie kol. **Kowalski,** skarbnik, zdał sprawozdanie kasowe. Dochód wynosił w roku sprawozdawczym 10.014.21 zł., rozchód 14.818.49. Majątek wynosi obecnie 10.909, fundusz zapasowy 1.659 zł.

Po dyskusji, w której brali udział kol. kol. **Lulkiewicz, Czysz, Brambor, Wyrębek, Sobański i Krzekotowski** — zgłosiła sprawozdanie Komisja Rewizyjna, poczem Zarządowi udzielono absolutorjum.

Powaga zgromadzenia została zamącona jedynie przez grupę rozłamowców, dążących pod różnemi pretekstami, w imię swoich celów osobistych i politycznych— do rozbicia Związku, o czem piszemy poniżej.

PRÓBY ROZBICIA ODDZIAŁU.

Na wyżej opisanem zebraniu wystąpiła grupka rozłamowców, która w imię dobrze zamaskowanych politycznych celów — pokusiła się o rozbicie dotychczasowej solidarności członków Oddziału.

Jako **pretekst** wybrano kwestję przystąpienia Z.Z.A. do Międzynarodowego Związku Transportowców. Jest to pretekst zupełnie śmieszny, gdyż wiadomo oddawna, że Związek nasz, jako klasowy, wchodzi w skład ogólnej międzynarodowej federacji związków, a przystąpienie do Międz. Zw Transportowców ma jedynie na celu zbliżenie się z organizacjami szoferskiemi w innych krajach, aby poznawać wzajemnie warunki pracy i bytu—i w ten sposób uzyskiwać bardziej trwałą podstawę do walki o lepszą przyszłość.

Nie mówiąc już o kapitalistycznych międzynarodówkach, ale nawet i tak zw. „chrześcijańskie" Związki mają swe związki międzynarodowe.

Ale różnym politykierom nie chodzi o nic innego, jak tylko aby rozbić solidarność szoferów, bo wiedzą dobrze, że nikt inny na tem nie straci, tylko szoferzy, a zyskają przedsiębiorcy.

To też udało się owej grupce rozłamowców wziąć na lep demagogicznych haseł — kilkudziesięciu członków, którzy utworzyli odrębny Związek.

Rozłam zatem został doprowadzony do skutku! Rozbijacze osiągnęli swój cel, ale tylko częściowo! Bo znaczna większość członków została wierna wypróbowanym i zahartowanym w bojach sztandarom Związku Zawodowego Automobilistów. Znaczna większość członków zdaje sobie sprawę, że tylko solidarne zorganizowanie się szoferów w jednym związku może przynieść im zwycięstwo.

OHYDNE METODY ROZŁAMOWCÓW.

Po oderwaniu się od Oddziału Z. Z. A., grupka rozłamowców rozpoczęła oszczerczą kampanję przeciwko naszemu Związkowi, popartą naturalnie gorliwie przez prasę, wysługującą się politycznym ugrupowaniom kapitalistycznym.

Jak ohydnemi metodami posługują się rozłamowcy, tego najlepszym dowodem jest wydana przez nich odezwa, obliczona chyba na najniższe instynkty i ciemnotę ich zwolenników. A więc powtarza się w odezwie co kilka słów o „żydowskiej międzynarodówce" puszczone są w ruch, jak zwykle w takim wypadku, różne nieszczere frazesy, któremi tak chętnie szermują zawsze przedsiębiorcy i ich służalcy, gdy chcą zmusić pracowników do pokory i uległości. Powtarza się niezmordowanie oklepany frazes o wstrzymaniu w roku 1920 przez I. T. F. dowozu amunicji w Polsce, a więc przypomina się sprawę która już było wielokrotnie wyjaśnianą, ale którą dla ukrócenia szerzonych fałszów będziemy musieli się zająć w następnym numerze.

Rozłamowcy zwalczają Międzynarodówkę pracowników, zatrudnionych w transporcie, a oto jakby na ironję w roku bieżącym odbędzie się w Polsce z okazji wystawy komunikacyjnej w Poznaniu — międzynarodowy Kongres przedsiębiorstw komunikacyjnych, gdzie **zgodnie** zasiądą obok siebie przedstawiciele kapitału żydowskiego, polskiego, niemieckiego, czy francuskiego, aby wspólnie radzić na tem... jak wyzyskać pracowników.

To też wierzymy mocno, że tym kolegom, którym trafiają jeszcze do przekonania kołtuńsko - reakcyjne argumenty rozłamowców, życie i doświadczenie wskaże, do jak haniebnej gry dali się wciągnąć.

Oddział Poznański Z. Z. A. w wydanym specjalnie okólniku oświetlił rzeczowo całą akcję rozbijaczy Oddziału.

JEDNOGŁOŚNE POTĘPIENIE ROBOTY ROZBIJACZY.

W dniu 6 lutego odbyło się zebranie członków Oddziału, poświęcone specjalnie sytuacji, która się wytworzyła. Po szczegółowej dyskusji i skonstatowaniu, że znaczna większość członków stoi wiernie w szeregach klasowego ruchu, uchwalono jednogłośnie następującą rezolucję, potępiającą działalność rozbijaczy.

REZOLUCJA.

Zebrani członkowie oddz. pozn. Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P. w dniu 6.II.30 r. potępiają jaknajkategoryczniej odszczepieńców, którzy umyślnie rozłamali solidarny ruch zawodowy automobilistów i to właśnie w chwili jego największego rozwoju. Wszystkich odszczepieńców wykreślamy ze Związku Zaw. Automobilitów Rz. P., pozbawiając ich wszelkich praw członkowskich. Tych zaś, którzy dali się obałamucić rozłamowcom wzywamy, aby w imię solidarności zawodowej niezwłocznie przystąpili z powrotem do Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P., by wspólnym i solidarnym wysiłkiem walczyć o poprawę naszego bytu.

Zebrani zapewniają, że będą wiernie stali przy starym Zw. Zaw. Automobilistów Rz. P.

NOWY ZARZĄD ODDZIAŁU.

Na zebraniu w dniu 26.I r. b. został wybrany nowy Zarząd Oddziału w następującym składzie. Kol. kol.: 1) prezes — **Goebel Andrzej,** 2) vice-prezes — **Krzekotowski** Stan., 3) skarbnik — **Kowalski** Ludwik, 4) zastępca — **Lulkiewicz** Bolesław, 5) sekretarz — **Karpiński** Bernard, 6) ławnicy: **Burek** Michał i **Borowczak** Ignacy. Komisja Rewizyjna: kol. kol. **Korek** Wincenty, **Kuberski** Czesław, **Nowak** Stanisław.

Oddział Wilno

WALNE ZGROMADZENIE CZŁONKÓW.

W dniu 26 stycznia r. b. odbyło się liczne — jak na nasze stosunki — Walne Zgromadzenie członków, na które przybyło z górą 150 osób.

Po wysłuchaniu sprawozdania **delegata z konferencji** przewodniczących Oddziałów w dniu 12. I. r. b., powzięto szereg uchwał zasadniczych.

A więc w sprawie **egzaminów psychotechnicznych, sądów automobilowych,** sprawiedliwego **wymierzania kar** i uregulowania **ruchu pieszego.**

Z miejscowych spraw uchwalono domagać się usunięcia **starych szyn tramwajowych** na Antokolu, będących przyczyną ustawicznych katastrof, szczególnie podczas zimy. Dalej **przeszkolenia posterunkowych,** regulujących ruch kołowy, gdyż obecnie niektórzy niewyszkoleni posterunkowi sami stwarzają zamęt w ruchu, dając sprzeczne lub spóźnione sygnały, w rezultacie których odpowiada kierowca za „opór władzy", „nie zatrzymanie samochodu na sygnał posterunkowego" i t. p. „przekroczenia", za które płaci się przeciętnie 25 złotych.

Przy omawianiu spraw organizacyjnych, uchwalono: stworzyć **Fundusz zapomogowy i pośmiertny** dla członków Związku. Statut ma opracować Zarząd. Przewidziane są zapomogi na wypadek śmierci ubezpieczonego lub jego żony, i inwalidzkie przy wypadkach samochodowych. Wysokość składki ustalono 2 złote. Udziały dobrowolne.

Składka członkowska od 1-go lutego r. b. obowiązuje nowa — 5 złotych miesięcznie, łącznie z funduszem prawnym i kulturalno - oświatowym.

OBRONA CZŁONKÓW W SPRAWACH KARNYCH.

Sprawy karne szoferów i konduktorów są rozpatrywane obecnie w Rejestrze karnym Starostwa Grodzkiego **wyłącznie** w obecności przedstawiciela Zarządu naszego Związku. Przedstawiciel nasz daje fachowe wyjaśnienia, które przyczyniają się do rzeczowego rozpatrywania spraw i częstokroć prowadzą do całkowitego uniewinnienia pracownika.

Zaproszenie delegata Zarządu wymownie stwierdza wzrost autorytetu moralnego Związku u władz. Delegat broni tylko członków Związku i całkiem słusznie: kto woli płacić mandaty, niż składki, niech sobie płaci na zdrowie.

NA MARGINESIE STRAJKU.

Umowa zbiorowa, jako rezultat wygranego strajku, zapewniła pracownikom wolny pierwszy dzień Święta Bożego Narodzenia. Tymczasem, za marne parę złotych dodatku, znaczna część szoferów **autobusowych** wyjechała na miasto.

Dzięki temu zarobek taksówek na pierwszy dzień był marny a na ten dzień taksówki czekają przez pół roku.

Wstyd, koledzy! Nie zapominajcie, że szoferzy z taksówek **wszyscy** podtrzymali strajk pracowników autobusów, aczkolwiek sami niczego się nie dobijali i mieli dwa dni straty. Ładnieście się im odwdzięczyli! Mamy nadzieję, że na pierwszy dzień Wielkiej Nocy **wszyscy** szoferzy autobusów nie wyjadą za żadne pieniądze!

O ODZIEŻY SZOFERA — SŁÓW PARĘ.

Uniform, obowiązujący szoferów na taksówkach, dzięki staraniom Zarządu, nie obowiązuje w ciągu obecnej zimy, Jest wymaganem tylko czyste palto, względnie kożuch z ciemnem obiciem sukiennem.

Czapki związkowe zatwierdzone przez Starostwo Grodzkie i oznaki związkowe na czapce mają prawo nosić wyłącznie członkowie Związku, nie zalegający ponad dwa miesiące w składkach. Nabywać można w Sekretarjacie.

PRZEREJESTROWANIE CZŁONKÓW ZWIĄZKU.

Rozpoczęte zostaje z dniem 1-go lutego b. roku. Każdy członek Związku powinien przedstawić do Zarządu deklarację z rekomendacją conajmniej 2-ch członków Związku. Notowani jako pijacy lub awanturnicy będą usunięci ze Związku.

SEKCJA WŁAŚCICIELI TAKSÓWEK.

Została zorganizowana przy Zarządzie Oddziału dnia 10 stycznia r. b. sekcja właścicieli taksówek. Zapisy przyjmują koledzy W. **Pawlikowski** i B. **Radomski.** Sekcja zainstaluje dla swych członków **telefon na postoju Jagiellońskiej,** ustali w Magistracie **taryfy jazdy** i t. d.

NOWY ZARZĄD.

Na Walnem Zgromadzeniu z dnia 15.XII 1929 r. został obrany nowy Zarząd Związku. W skład Zarządu weszli — jako egzekutywa, koledzy: Prezes — K. **Antonowicz**, wice-prezesi — W. **Pawlikowski** i B. **Radomski,** sekretarz — **S. Gryso,** skarbnik — W. **Trambowicz.** Od konduktorów wybrani do Zarządu koledzy **Szymański** i **Karp.**

Oddział Lwów

ZMIANA LOKALU SEKRETARJATU ODDZIAŁU.

Zarząd Związku Zawodowego Automob. Oddz. Lwów podaje do ogólnej wiadomości członków i interesowanych, że kancelarję sekretarjatu przeniesiono z dniem 15-go stycznia 1930 z ul. Cichej na ulicę Zieloną L. 7 I p. ustalając narazie godz. urzęd. między 18—21, w niedziele zaś i święta między 10 — 12 przed poł.

Zmianę lokalu należy przyjąć z zadowoleniem. Bowiem otrzymujemy do dyspozycji **piękną salę** która nadaje się nietylko na zebrania i odczyty, ale i na urządzenie przedstawień, koncertów etc., ponieważ jest i scena. Ponadto prócz kancelarji sekretarjatu mamy do dyspozycji **pokój klubowy** (rozrywkowy), bufet i t. d., co niewątpliwie zainteresuje członków, którzy zamiast gromadzić się po nieodpowiednich lokalach, mogą tam czas mile i przyjemnie spędzać.

Wznowiono również działalność **kółka amatorskiego,** którego kierownictwo objął zastępca przewodniczącego kol. **Lewicki.** Koledzy chcący się zapisać i brać udział w pracach kółka, zechcą się zgłaszać w sekretarjacie w godzinach urzędowych.

NIE ZAPOMINAJCIE O POPIERANIU ZWIĄZKU.

Oddział nasz walczy z trudnościami finansowemi, ponieważ bardzo wielu członków straciwszy na zimę zajęcie zalega z wkładkami.

Apelujemy do wszystkich członków o możliwie punktualne wpłacanie wkładek miesięcznych, oraz o wpisywanie się do Związku, ponieważ tylko jednością zdołamy wywalczyć lepsze jutro dla nas jak i naszych rodzin. — Jak dotychczas, bliska przyszłość nie wróży nam nic dobrego, lecz przeciwnie, bezrobocie wzrasta z każdym dniem, szkółki szoferskie robią swoje, my zaś stoimy bezradni z powodu braku jedności i zrozumienia.

Uchwałą Zarządu z dnia 2/1. 1930 wybrany został kol. Bronisław **Koczan** na referenta redakcyjnego czasopisma naszego Automob. Zawod.

Oddział Łódź

EGZAMINY KWALIFIKACYJNE SZOFERÓW.

Referat samochodowy przy Okr. Dyrekcji Robót Publicznych wprowadza nowy szemat egzaminacyjny dla szoferów z uwzględnieniem pytań z zakresu znajomości granic województw, powiatów, położenia urzędów administracyjnych i policyjnych, adresów pogotowia, straży pożarnej, hotelów i t. p.

Zarządzenie to skierowane jest w szczególność do szoferów, którzy prowadzą dorożki samochodowe i autobusy i ma na celu usunięcie częstych nieporozumień pomiędzy szoferami a pasażerami z przyczyn nieznajomości terenu przez kierowców.

Do końca roku 1929 referat samochodowy wydał 5977 zezwoleń na prawo jazdy samochodami ciężarowemi, osobowemi i autobusami.

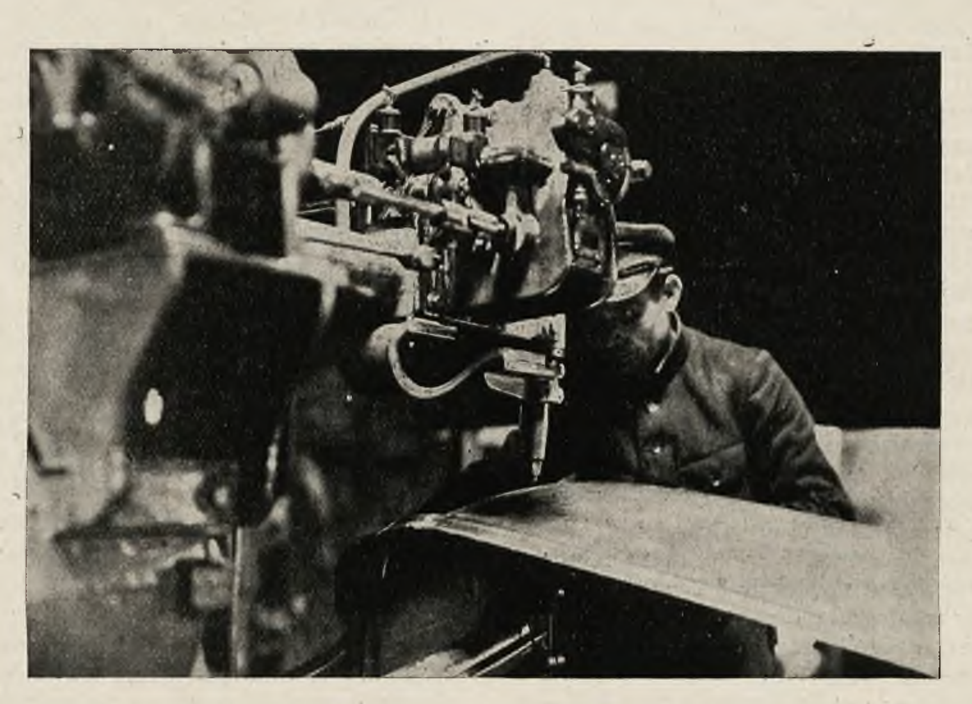
Napływ kandydatów jest nadal liczny, jednak w związku z wprowadzeniem nowych przepisów przy egzaminach, wielu kandydatów szczególnie zamiejscowych odpadnie. Egzaminy odbywają się w środy każdego tygodnia.

REGULACJA RUCHU KOŁOWEGO.

Na zasadzie § 3 rozporządzenia ministra robót publicznych i ministra spraw wewnętrznych z dnia 26 kwietnia 1924 r. regulującego używanie i ochronę dróg p. wojewoda Jaszczołt zarządził co następuje:

Paragraf 52 rozporządzenia wojewody łódzkiego z dnia 23 lipca 1925 r. o ruchu ulicznym w m. Łodzi otrzymuje następujące brzmienie:

„Wozami i samochodami ciężarowemi wolno jeździć po ulicach **Piotrkowskiej** od ulicy Pustej i Karola do Placu Wolności, Nowowiejskiej, Zgierskiej, do Bałuckiego Rynku. Przejazdem od Piotrkowskiej do Sienkiewicza, Andrzeja od Piotrkowskiej do Gdańskiej, Narutowicza od Piotrkowskiej do Skwerowej i Konstantynowskiej — od Placu Wolności do Gdańskiej — od godziny 22 do godziny 14 za specjalnem zezwoleniem Starostwa Grodzkiego w Łodzi — wózkami zaś ręcznemi od godziny 22 do godziny 10.



Elektryczne spawanie części blaszanych karoserji samochodu

Charakterystyka Samochodu „Z"

Dane techniczne.

Silnik 2-cylindrowy, 2-taktowy, systemu trójkanałowego o pojemności 1.000 cm., dający 18 HP, przy 2.200 obrotach. Silnik nie posiada żadnych sprężyn, ani komplikacji, jest nadzwyczajnie łatwy do obsługi, a specjalny rysunek głowicy cylindra i całej komory wybuchowej — daje wysokie wykorzystanie wybuchu. Rozrząd uskutecznia tłok szczególnej budowy i kanały w Karterze. Głowica cylindrów do zdejmowania. Tłok i cylinder są nadzwyczaj łatwo dostępne (odkręcenie kilku śrub).

W całym samochodzie niema żadnych panewek. Wał korbowy łożyska jak i korbowody, 2 podwójne łożyska, pracują na bardzo mocnych łożyskach kulkowych. Dzięki temu w całym silniku straty, spowodowane przez tarcie są znikome. Tylko bowiem tłok i jego pierścienie uszczelniające tworzą opór niezbędny zresztą do pracy silnika. W dalszym ciągu daje to również minimalne zużycie oliwy.

Wał korbowy posiada specjalne kształty, równoważące go i wypełniające karter (znaczne zmniejszenie komory sprężania).

Smarowanie.

Samoczynne przez domieszkę 5-ciu % oliwy do benzyny. To jest smarowanie główne, oprócz tego łożyska kulkowe i kierownicę smaruje się pompką Tecalemet, zaś skrzynkę biegów i tylną oś smaruje się przez wlewanie oliwy również po kilku tysiącach klm. Żadnych pompek do oliwy, żadnych przewodów oliwnych, żadnego zbiornika na oliwę.

Zapłon.

Magneto wysokiego napięcia Bosch z manetką do regulowania na drążku kierowniczym, Dostęp do magneta nadzwyczaj łatwy. Akumulator ma pojemność na 60 amperogodzin — 6 volt.

Chłodzenie.

Termosyfon o wielkich przekrojach rury doprowadzającej i odprowadzającej wodę, chłodnica ulowa najwyższego gatunku.

Napęd.

Energja przenosi się poprzez tarczowe suche sprzęgło i normalną 3-biegową skrzynkę biegów, przez nadzwyczaj mocny, warstwowy przegub kardana i prosty szlifowany tryb atakujący na tryb talerzowy zmocowany, na jednoczęściowej osi tylnej, bez dyferencjału.

Hamulec.

Tylko na tylnych kołach duże, dwuszczękowe bębny z podwójnem regulowaniem za pomocą motylkowego naśrubka, linki hamowniczej, 2 instalacje niezależne od siebie przenoszące siłę mięśniową kierowcy za pomocą niezwykłej siły stalowych linek. Ponieważ wóz jest lekki, a zatem jego masa wymaga mniejszej energji do zredukowania szybkości z 60 na 0, hamulce tylko na tylne koła w zupełności wystarczają, żeby zatrzymać samochód prawie na miejscu. Nadzwyczaj łatwa regulacja hamulców przez proste sięgnięcie ręką pod wóz, nie wymagająca żadnego kładzenia się na błocie etc. jest dla każdego kierowcy prawdziwą radością.

Podwozie.

Stalowa rama bardzo silnej konstrukcji, zmocowana 2-ma poprzecznikami wygiętemi wdół i jednym poprzecznikiem wygiętym w górę, bardzo silne ćwierćeliptyczne resory z najwyższego gatunku słynnej czeskiej stali, osie ze stali chromoniklowej, zbiornik benzyny z oliwą 30 litrów, koła tarczowe 720 na 120, rozstaw osi 2650 mm. odległość kół 1120 mm. długość wozu 3750 mm., szerokość 1400 mm., wysokość 1580 mm.

Szybkość: 80 klm. na godzinę.

Zużycie materjałów pędnych: 8 litrów na 100 klm.

Ponieważ Generalna Reprezentacja w Polsce (Warszawa, ul. Bagatela Nr. 13) daje kupującym długoterminowe ulgi w płaceniu, dotąd nie praktykowane, małe, a doskonałe samochody „Z", jak je określono: „mały wóz, wielka korzyść, duża przyjemność" — stają się tem samem dostępne każdemu obywatelowi, nawet o bardzo przeciętnych dochodach.

Konferencja przedstawicieli Oddziałów Z.Z.A.

W celu omówienia szeregu bardzo ważnych spraw związanych z bytem szoferów, zwołana została na dzień 12 stycznia b. r. konferencja przewodniczących i delegatów Oddziałów Związku.

Na konferencję tę przybyli przedstawiciele następujących Oddziałów: **Warszawy, Katowic, Poznania, Krakowa, Łodzi, Wilna, Bielska, Lwowa, Wielunia, Łomży, Grodna, Kołomyi.** Inne Oddziały zawiadomiły, że z powodu różnych trudności nie mogą przysłać delegatów. Jak wynika jednak z powyższego, wszystkie większe Oddziały delegowały swych przedstawicieli. Obrady ciągnęły się przez cały dzień. Uzgodniono poglądy co do poszczególnych spraw i opracowano kierunek dalszych akcyj.

Na konferencji powzięto kilka zasadniczych rezolucyj, z których najważniejsze podajemy.

W SPRAWIE BADAŃ PSYCHOTECHNICZNYCH.

Konferencja Przewodniczących Z. Z. A. w dniu 12.I.1930 r. rozpatrujac sprawę badań psychotechnicznych, którym mają podlegać szoferzy na mocy rozp. M. R. P., po szczegółowej dyskusji stwierdza, że rozporządzenie to jest nowym zamachem — na posiadane prawa jazdy.

Jeżeli chodzi Ministerstwu o dobór kierowców, należy na przyszłość do kandydatów na szoferów zastosować badania psychotechniczne i okres próbny przedłużyć na trzy lata (nieudzielanie zezwolenia na prowadzenie pojazdów do użytku publicznego), jak to uczyniono w innych państwach zagranicą.

Natomiast konferencja kategorycznie wypowiada się przeciwko wprowadzeniu egzaminów psychotechnicznych dla tych szoferów, którzy już posiadają prawa jazdy, gdyż jeżdżąc przez dłuższy czas, wykazali oni dostatecznie swe zdolności do kierowania samochodem.

W SPRAWIE „AUTOMOBILISTY ZAWODOWEGO".

Po wysłuchaniu sprawozdania egzekutywy Zarządu Głównego Z. Z. A., konferencja przyjmuje z zadowoleniem gotowość wydawania pisma przez Zarząd Główny w Warszawie, podkreślając, że należy uczynić organ nasz pismem bojowem szoferów, któreby mogło przeciwstawić się prasie brukowej, zwalczającej szoferów. W tym celu pożądane jest w przyszłości, aby pismo wychodziło co dwa tygodnie.

Przewodniczący Oddziałów zapewniają Zarząd Główny, że ze swej strony zrobią wszystko, aby sprawy poruszone w okólniku Zarządu Głównego do Oddziałów, dotyczące redakcji, znalazły właściwe załatwienie.

* * *

Powzięte zostały również na konferencji rezolucje w sprawie wydzielenia **sądów automobilowych** i w sprawie **kar administracyjnych.** Rezolucyj tych nie podajemy, gdyż idą one całkowicie po linji poglądów wyrażonych w artykule, poświęconym tej kwestji.

Oprócz tego w sprawach **organizacyjnych** powzięta została szczegółowa rezolucja, podkreślająca **znaczenie Centrali organizacyjnej** jako ogólnej reprezentacji sił szoferskich i kierowniczki w walkach szoferów o poprawę bytu i odpowiednie ustawodawstwo automobilowe w Polsce. W celu podtrzymania Centrali oraz organu prasowego, delegaci oddziałów zobowiązali się do regularnego nadsyłania części składki przeznaczonej na rzecz działalności Zarządu Głównego Związku.

1.

Listy z Wilna

Piękne, czy brzydkie. — Poszukiwanie złota przez geologów magistrackich. — Epidemja żółtej febry wśród szoferów. — 5 taksówek na jednego pasażera. — Auto ucieka z pod pasażerów. — Wizyta w klubie szoferskim.

Wilno naogół cieszy się opinją bardzo pięknego miasta. Zachwycają się jego wspaniałemi zabytkami historycznemi, architekturą gmachów, malowniczem położeniem i t. d.

Ba — przecież wiadomo, że Waldemaras do dziś dnia nie może się uspokić, gdyż uważa, że skromny tytuł miasta nie przystoi Wilnu, a powinno ono nazywać się conajmniej stolicą.

Ale dajmy spokój polityce.

Przyznam wam się szczerze, że mimo wszystko — jeżeli chodzi o piękno naszego miasta, jestem do niego troszkę uprzedzony. Być może, że gdybym wygrał dolarówkę, albo odziedziczył po wujaszku z Ameryki, po jakimś Fordzie, skromną sumkę np. miljona dolarów — podzielił bym w pełni zachwyty innych i z zadartą do góry głową chodziłbym po Wilnie, podziwiając jego zabytki.

Jeżeli się jednak jest szoferem, gdy się jeździ po wąskich brudnych uliczkach, upiększonych zwykle dwoma strumyczkami wartko płynących pomyj, gdy migają w oczach brudne i obdrapane ściany domów, a piersią wdycha się wszelkie, niekoniecznie przyjemne, zapachy z piwnic, wypełnionych aż po same dachówki np. cebulą — to przyznacie, że trudno tem wszystkiem bardzo się zachwycać!

Największą ozdobą naszego miasta jest podobno Magistrat, o którym jednak napiszę później.

Magistrat zaś ze swej strony najwięcej zachwala jezdnie asfaltowe, niedawno u nas położone. Przygląda im się publiczność wileńska z nabożnem zdziwieniem, a ojcowie miasta zacierali ręce, ciesząc się może nietyle z jezdni, ile ze słonych haraczy, nałożonych na samochody za korzystanie z tych „rozkoszy".

Jeżeli już mowa o jezdniach, to żarty na bok, ale są one faktycznie istną gehenną dla przeciętnego automobilisty.

Wyobraźcie sobie drodzy czytelnicy jezdnię, wyłożoną rozmaitej wielkości i kształtu kamieniami, przewracanemi ustawicznie w pocie czoła przez niezmordowanych geologów magistrackich, poszukujących pod nimi widocznie złota, a może złóż naftowych.

Wyobraźcie sobie ogromne kałuże, tworzące się po dokonaniu takich poszukiwań w zapadlinach na jezdni. Zatrzymuje się przed niemi samochód, a szofer medytuje, ryzykować czy nie, a o ile i zaryzykuje, to tylko po uprzedniem poleceniu ducha Bogu i po napisaniu na ścianie pobliskiego domu: o ile nie wrócę, szukajcie szczątków moich w tej oto wyrwie!

Wyobraźcie sobie, że po parogodzinnej przejażdżce po naszem mieście, kierowca czuje się zupełnie tak jak po najsilniejszym ataku żółtej febry, a będziecie mieli przedsmak rozkoszy których my zażywamy!

Wracając do zasadniczego pytania, mianowicie czy nasze miasto jest piękne, to jeżeli chodzi o moje zdanie— nasze miasto bardzo wydatnie upiększają samochody, których jak na nasze stosunki, powiedziałbym jest dość du-

Lekka zima... nie dla wszystkich

Na pogodę naogół narzekać nie można. Nie można jednak powiedzieć, aby przyczyniło się to do polepszenia sytuacji materjalnej szoferów. Związek właścicieli dorożek samochodowych w **Warszawie** stwierdził np., że w początkach lutego kursowało po ulicach miasta jedynie 50% zarejestrowanych taksówek.

W innych miastach z pewnością jest nie lepiej. Składają się na to nietylko przyczyny atmosferyczne. Prawdą jest, że w odwilż czy też w mroźne dni taksówki mają największe powodzenie, ale do obecnego kryzysu przyczynia się jeszcze ogólny zastój gospodarczy i brak pieniędzy. Choć się więc nawet komuś śpieszy, to woli... biec koło taksówki, bo się rozgrzeje w ten sposób i myśli, że też na czas zdąży...

Jeżeli zaś chodzi o pogodę, to ma ona wogóle niesamowite pomysły. Jednego dnia jest pięknie, a czasem... np. **z Krakowa** nadeszła w dniu 9 lutego wiadomość, że z powodu katastrofalnej zawiei śnieżnej i wichury, nie kursowały przez cały dzień tramwaje jak również z powodu olbrzymich zasp śnieżnych wstrzymano także ruch autobusowy.

Tegoroczna lekka zima odbiła się również bardzo ujemnie na sytuacji pracowników pokrewnego nam zawodu komunikacyjnego, mianowicie na kolejarzach. Normalnie w czasie zimy duża ilość pracowników znajduje zatrudnienie przy oczyszczaniu torów od śniegu, umacnianiu nasypów, usuwaniu śniegu z urządzeń kolejowych, np. zwrotnic i t. d. W tym roku lekka zima wywołała pozbawienie tych pracowników zatrudnienia, a więc redukcję, z którą wszelkiemi siłami walczy bratni nasz Związek Zawodowy Kolejarzy.

Tak czy owak pogoda się uwzięła na transportowców.

9.000 taksówek strajkuje w Berlinie

Depesze przyniosły alarmującą wiadomość, że w dniu 14 lutego r. b. wybuchł w Berlinie strajk szoferów, który objął przeszło 9.000 kierowców taksówek.

Strajk wybuchł na tle rozbicia się rokowań pomiedzy szoferami domagającymi się poprawy bytu, a przedsiębiorcami taksówkowymi.

Równocześnie nadeszły wiadomości, że strajk na podobnem podłożu ma miejsce w Pittsburgu, gdzie doszło nawet do krwawych starć między strajkującymi a policją.

Zajścia wynikały na tle następującem: strajkujący urządzili pochód, w którym wzięło udział 1.000 uczestników. Wywiązała się walka między uczestnikami pochodu a napotkanymi po drodze łamistrajkami, którzy wyjechali na miasto. Policja interwenjowała rzucając między walczących bomby łzawiące.

Podczas starć odniosło poważniejsze obrażenia 18 osób z pośród szoferów i policji.

Po otrzymaniu bardziej szczegółowych wiadomości o przebiegu strajku i o wynikach akcji, nie omieszkamy podzielić się temi wiadomościami z naszymi członkami.

żo, szczególnie taksówek. Wypada ich bowiem, zdaje mi się, conajmniej po 5 na każdego pasażera, gdyż posługuje się niemi zaledwie znikomy procent mieszkańców, reszta zaś uważa (zresztą całkiem słusznie), że najbezpieczniej chodzić pieszo, bo i ryzyko stosunkowo małe i koszt niewielki.

Jak już powiedziałem wyżej, zdawało mi się że rozwój automobilizmu w naszem mieście ożywi go, nada mu wygląd bardziej europejski, za co mieszkańcy będą winni automobilistom wdzięczność dozgonną.

Jakże odmiennem było zdanie moich współziomków. Niestety w każdym nowoprzybyłym samochodzie, widzieli oni ni mniej ni więcej tylko wroga, którego należy zwalczać, zwalczać radykalnie, wszelkiemi sposobami i nie przebierając w środkach.

Istna wojna, krzyżowa! A że tak jest istotnie, o tem miałem możność przekonać się niedawno w czasie krótkotrwałych odwiedzin tutejszego klubu szoferskiego.

Że używam określenia „klub" niech mi tego nikt za złe nie weźmie. W tak pięknem mieście bowiem — pokój, a raczej pokoik naszego związku, mieszczący w sobie kancelarję zarządu, czytelnię, palarnię i do którego się schodzą wieczorami spracowani i zmaltretowani szoferzy, dla obgadania swoich spraw, musi być moim zdaniem podniesionym do godności conajmniej „klubu".

W tym to „klubie" usłyszałem rzeczy ciekawe i pouczające.

Pewnego dnia, nie mając nic do roboty, gdyż maszyna moja była uszkodzona, a o natychmiastowej naprawie nie mogło być mowy, gdyż posiadam nowoczesnego Forda, do którego jak zwykle brak części zamiennych u miejscowego przedstawiciela, wyszedłem sobie do miasta.

Znalazłszy się na jednej z ruchliwszych ulic dopiero wczoraj opuszczonej przez pracowitych geologów magistrackich podziwiałem heroizm szoferów, pokonywujących sztuczne przeszkody, wzniesione przez owych geologów.

A widowisko było wprost imponujące: — Oto ogromny, po brzegi wypełniony autobus — zapada się z strasznym trzaskiem i łoskotem do jakiegoś rowu nie wiadomo poco wykopanego pośród ulicy i niczem nie zabezpieczonego. To znowu jakieś eleganckie torpedo z rozpędem wpada na poprzeczny garb, którego wczoraj tu jeszcze nie było. Samochód, coprawda, przeskoczył, lecz wstrząs był tak silny, że pasażerowie zostali wysoko podrzuceni do góry, a wracając tą samą drogą, nie trafili niestety do samochodu, gdyż ten się z pod nich wyślizgnął, to też z całym impetem usiedli na niezbyt elastycznym bruku. Szofer dostał karę za „nieostrożną" jazdę i słusznie, bo czy, można uciekać od pasażera, gdy ten wysiadł na chwilę, a właściwie uniósł się na moment w górę i ma zamiar wrócić z powrotem. Idąc dalej ulicą, znalazłem się mimowoli tuż przy drzwiach „klubu" szoferskiego.

Nie chciało mi się tam wchodzić, coprawda, gdyż muszę się przyznać, że jako członek, nie byłem bardzo w porządku z składkami, to też nie miałem ochoty trafić na sekretarza, który nie omieszkałby zainterpelować mnie z powodu tak znacznych zaległości.

Jakie znalazłem wyjście z tej tragicznej sytuacji, to napiszę już w następnym liście, bo i tak chyba dość zmęczyłem czytelników swem opowiadaniem!

J. P. P.

ZE ŚWIATA SAMOCHODOWEGO

WALKA O RYNKI SAMOCHODOWE.

W Paryżu toczą się obecnie wstępne obrady mające na celu zawiązanie związku europejskich fabryk automobilowych dla obrony przed konkurencją amerykańską. Szereg producentów europejskich, zwłaszcza we Francji, Włoszech, Czechosłowacji i Austrji, widzi możność skutecznej walki na tem polu, pragnąc przeciwstawić kapitałom i kredytom amerykańskim dobroć produktu i odpowiednie przystosowanie wozów dla celów krajowych.

PRÓBY WYTRZYMAŁOŚCI MATERJAŁU.

Istniejące w Niemczech i Austrji związki dla prób materjałów urządziły niedawno kongres w Wiedniu. Przewodniczył kongresowi inż. dr. Exner. Równocześnie z kongresem odbyła się wystawa, na której zobrazowano metody pracy, jaką posługują się związki, badając materjały, między innemi automobilowe, w kierunku wytrzymałości na złamanie, zużycie t. zw. zmęczenie materjału itd. W toku obrad podnoszono konieczność ustawowego stosowania naukowych metod badania wytrzymałości materjału, ma to bowiem podstawowe znaczenie dla bezpieczeństwa.

Ilość nieszczęśliwych wypadków samochodowych wzrasta u nas ogromnie. Winę ich, jakże chętnie przypisuje się u nas kierowcom. A przecież cały szereg tych wypadków spowodowany jest nieodpowiednim materjałem, szczególnie w wozach masowej produkcji amerykańskiej, na których swoją ciężką pracę wykonywują zawodowi kierowcy. Byłoby bardzo pożądane, aby nasze władze zwróciły uwagę na konieczność tego rodzaju prób i u nas.

ILE SAMOCHODÓW WYPADA NA TYSIĄC MIESZKAŃCÓW.

Według obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego po dzień 1 stycznia 1929 r. przeciętna liczba samochodów na tysiąc mieszkańców przedstawiała się następująco: w Europie — Anglja 25.2, wolne państwo Irlandja 13.7, Austrja 2.5, Belgja 14.3, Czechosłowacja 3.5, Danja 28.3, Finlandja 4.9, Francja 26.8, Grecja 2.8, Hiszpanja 5.0, Holandja 9.1, Niemcy 8.4, Norwegja 13.3, **Polska 1.0**, Portugalja 4.3, Z. S. S. R. (Rosja) 0.1, Rumunja 1.6, Szwajcarja 17.0, Szwecja 17.6, Węgry 1.9, Włochy 3.4.

W Ameryce Północnej: Kanada 85.6, Stany Zjednoczone 206.5. W Ameryce Środkowej: Meksyk 3.5. W Ameryce Południowej: Argentyna 29, Brazylja 4.4. W Azji: Ceylon 3.3, Chiny 0.0, Indje Brytyjskie 0.4, Japonja 1.2. W Afryce: Algier 6.4, Egipt 1.7, Maroko francuskie 3.6, Związek Połud.-Afrykański 9.9. W Oceanji: Australja 82.9.

DLA BEZPIECZEŃSTWA JAZDY.

Większość katastrof automobilowych, zwłaszcza podczas szybkiej jazdy, pochodzi z t. zw. „zarzucania", spowodowanego najczęściej za wysoko osadzonym punktem ciężkości. Poza odpowiednim stosunkiem wagi podwozia do motoru i nadwozia, wiele fabryk zastosowało w tym celu w dyferencjale tryby o specjalnem zazębieniu, zwanem hypoidalnym, co umożliwiło obniżenie punktu ciężkości o blisko 5 cm. Jest to wielki krok naprzód w kierunku bezpieczeństwa jazdy, na co wielki nacisk kładą konstruktorzy europejscy, liczący się z rodzajem i stanem dróg.

NOWA FABRYKA SAMOCHODÓW W POLSCE.

W grudniu ub. r. została puszczona w ruch wielka fabryka samochodów w Oświęcimiu, która będzie produkowała wozy typu „Praga". Całość produkcji wprowadzana będzie stopniowo. Narazie wyrabia się niektóre części, całkowity montaż i całkowite karoserje wyłącznie z surowców krajowych. Poza tem fabryka zamierza wyrabiać traktory rolnicze, walce drogowe i aparaty elektryczne.

Obecnie fabryka mieści się na 15-morgowym terenie i zatrudnia ponad 300 robotników, których ilość w najbliższych tygodniach dojdzie do 500. Początkowa produkcja obliczona jest na 100 samochodów „Praga" miesięcznie.

Należy zaznaczyć, że większość akcyj fabryki jest w rękach polskich.

NOWE ŚRODKI PĘDNE DLA SAMOCHODÓW.

W stowarzyszeniu francuskich inżynierów samochodów inżynier Girardville wygłosił odczyt o postępie prac naukowych w dziedzinie zdobywania nowych środków pędnych, któreby na wypadek wojny uniezależniły kraj od sprowadzanej z zagranicy benzyny. Środkiem, któremu rokuje prelegent dużą przyszłość, jest gaz, otrzymywany przy fabrykacji amoniaku syntetycznego. Gaz ten o wartości opałowej 9.000 kaloryj, ładowany pod ciśnieniem 200 Atm. w balony stalowe, jest znakomitym środkiem pędnym.

Niezależnie od tego nowego wynalazku, parę firm francuskich produkuje od kilku lat samochody ciężarowe, poruszane gazem, wytwarzanym z węgla drzewnego. Zastosowanie to okazało się bardzo praktyczne. Ostatnio i u nas, gdzie węgiel drzewny jest niezwykle tani, zainteresowano się tym materjałem pędnym.

CENY SAMOCHODÓW W AMERYCE.

Ostatni numer „American Exporter" podaje dokładne ceny sprzedażne wszystkich samochodów na miejscu w Ameryce. Poniżej podajemy niektóre z nich najbardziej rozpowszechnionych w Polsce marek (ceny w dolarach, torpedo — T, kareta — K): Overland Whippet T. — 520, Ford K. — 525, Chevrolet 6T. — 525, Rugby 40T. — 560, Chrysler Plymouth T. — 695, Durant 60K. — 750, Essex K. — 795, De Soto T. — 845, Studebaker-Erskine K.—860, Auburn K. — 995, Dodge Senior K. — 995, Buick 40K. — 1.235, Packard 745T. — 2.375, Cadillac K. — 3.595.

Charakterystyczne jest, że te proporcje cen nie są zupełnie w Polsce zachowane.

„ŻYCIE" SAMOCHODÓW.

Przeprowadzona przez jeden z amerykańskich zakładów przemysłowych statystyka wykazała, że z pomiędzy 100.000 wozów już po 18 miesiącach 2.300 nie nadaje się do użytku. Po 2 latach znajduje się w ruchu już tylko 90.763, po 3 latach — 85.862, po 4-ech — 78.407, po 5-ciu— 68.097, po 6-ciu — 57.882, po 10-ciu — 15.335, po 12-tu — 4.409. Statystyka ta odnosi się do wozów amerykańskich; wytrzymałość wozów europejskich jest znacznie większa nietylko z przyczyn konstrukcyjnych, lecz również z powodu specjalnych warunków życiowych. Zrozumiałe jest, że Europejczyk, który nawet buty daje „zelować" (czego w Ameryce nie znają) odpowiednio odnosi się i do automobilu. Dlatego też producenci na obu półkulach muszą się liczyć z tą psychologją swoich odbiorców.